Suplemento de Página/12 Año 3 - Nº 144 - Domingo 18 de julio de 1993

La secretaria de Recursos Naturales y Medio Ambiente Humano, María Julia Alsogaray, firmó un acuerdo para as- faltar una ruta que cruza el corazón del Parque Nacional Iguazú –declarado Monumento Natural Mundial– y cuya construcción generará un fuerte impacto ambiental. Paradójicamente el camino se construirá como alternativa a una ruta brasileña, recientemente clausurada por los destrozos ambientales que generó en ese país.

Parque Nacional Iguazú

POR MAL CAMINO

VERDE



MIGUEL RODRIGUEZ DA SILVA
MAS VALE PREVENIR

El subsecretario de Ecología de Misiones opina que la del Parque Iguazú debería ser "una ruta ecológica y no una común y corriente. Yo supongo que se tomarán las previsiones necesarias, pero ello está dentro del ámbito nacional".

Por Alejandra Folgarait, desde Posadas

Cuál es la posición de su secretaría respecto de la ruta 101 que atravesará el Parque Nacional Iguazú? ¿Han evaluado su impacto ambiental? ¿Cuál es el propósito de hacerla?

–La posición oficial es que la ruta es nacional, está dentro del parque y escapa a nuestras prerrogativas de intervención. De todos modos no nos desentendemos. Creo que debe hacerse un estudio de impacto ambiental. En las rutas comunes se trata de proteger al hombre para que se desplace lo mejor posible. En cambio, en las rutas que atraviesan un parque se trata de proteger a las especies vivas del lugar y quienes deben protegerlas son las personas que se desplazan por esas rutas. Hay que evitar las altas velocidades, los accidentes por cruces de animales. De acuerdo con lo que yo sé, en caso de asfaltar la ruta 101 no sería para transporte de carga ni camiones porque éstos serían derivados por la ruta 19, que ya está en construcción. La ruta 101 tendría finalidad turística y de dar la posibilidad de salir a colonos.

–¿No es un beneficio para los brasileños, que así se ahorrarán muchos kilómetros para llegar a Foz de Iguazú y además preservarán su propia reserva?

–Eso es una teorización. La ruta en sí ya está abierta, sólo habría que asfaltarla. El asfalto no debe ser más ancho de lo que tiene hoy la ruta (10 metros). Si uno parte del concepto de que va a ser una de las tantas rutas nacionales, que despejan el terreno en un ancho de 100 metros, se equivoca. Supongo que se tomarán las previsiones necesarias para que sea una ruta ecológica y no una común y corriente.

–Pero lo que se dice es que los principales beneficiados serán los brasileños, que de este modo evitan destruir su bosque.

–Bueno, los brasileños tenían una ruta que cruzaba su parque y la cerraron.

–¿Por qué?

–Dicen que para evitar la depredación. Pero todo depende del concepto con que uno haga la ruta. En la ruta 19 vamos a hacer controles de entrada y salida, para cuidar que no lleven armas ni animales muertos, y vamos a poner peaje. Porque hay que incorporar el concepto de que los parques deben ser autosustentables económicamente. Porque los ecosistemas no sobreviven si no se los respalda económicamente. Custodiándolos y manteniéndolos. Por ejemplo, está el Parque Mocona, que son mil hectáreas. La provincia ya adquirió otro predio que tiene 31.500 hectáreas y esto se suma al proyecto de la provincia de hacer una reserva de biosfera en la misma zona.

–Ya que menciona a este parque, ¿por qué no me cuenta sobre la pista de aterrizaje que van a construir en medio de esa zona virgen?

–Llegar al Parque Mocona es una odisea. Justamente ahora están crecidos todos los arroyos y aíslan completamente la zona. La pista se abre sobre espacios que son capueras (suelos depredados donde comienza a crecer vegetación nueva con malezas). Es decir, esos suelos ya fueron afectados hace años por maquinarias de Vialidad y obrajes. La decisión de hacer una pista (que por otra parte es corta: no más de 600 metros de largo y 60 de ancho) es para facilitar la comunicación. La pista sólo sirve para aviones de 7 u 8 pasajeros, no para Boeings.

–¿Se hizo alguna evaluación de impacto ambiental allí?

–Sí, se hizo una pequeña evaluación. Sólo se sacaron 12 árboles, el resto es capuera. El impacto ambiental no es grave, no hay que hacer un gran escándalo. Hay que fijarse más bien en que incorporamos 31.500 hectáreas al lado y hay el proyecto de otras 221 mil.

–Pero el objetivo es turístico.

–Sí, pero también solucionar problemas de comunicación. Los guardaparques ahora están aislados. Mocona como reserva sin salida económica le representa a la provincia un costo tremendo. Queremos recuperar zonas de la región sur con características ecológicas distintas, pero necesitamos medios económicos.

–¿Por qué no me cuenta algo del proyecto de poner aerosillas sobre las cataratas, que es muy comentado en la provincia?

–Lo desconozco. El que interviene es el secretario de Turismo.

–¿En qué situación se encuentran las obras de reasentamiento de las poblaciones humanas y animales que recibirán el impacto negativo de Yacyretá?

–Lo que sé es que ya se llama a licitación para el tema de rescate de fauna en Corrientes y en Paraguay. Aunque en Misiones el impacto es menor, queremos que algo se nos reconozca. Pedimos un área compensatoria que es el campo San Juan. Siempre se habló de que nos iban a dar 3 mil hectáreas. Nosotros pedimos 6 mil con límites naturales. Tenemos armado un proyecto de cría de animales silvestres, ya tenemos el predio, así que estamos pidiendo ahora respaldo económico como compensación por las inundaciones que vamos a tener. Pero lo vamos a hacer igual, aunque no nos den el dinero. También vamos a integrar una estación de piscicultura, para que la reproducción de especies nativas sirva a los pequeños productores de la zona.

–¿Cuándo comienzan las inundaciones en la zona urbana de Posadas?

–Cuando cierren la presa. Empiezan en el '94.

–¿Va a haber tiempo para hacer las obras de rescate y de infraestructura sanitarias?

–Creo que no. La reserva sí, porque las tierras están pero no hay tiempo para hacer el tratamiento de costas en la margen argentina para evitar que, al subir el agua, se creen bandos que pudran pastos, surjan vectores que afecten la salud de la población, etc.

–¿Están hechos los nuevos barrios para trasladar a toda la gente que se va a quedar sin casa?

–Se están entregando algunas viviendas, pero no son todas las que hacen falta. Faltan entre el 80 y el 90 por ciento de los trabajos de infraestructura. Por eso la provincia pidió al Banco Mundial 50 millones de dólares para hacer las cloacas de la ciudad de Posadas.

–El BID entregó esta semana 130 millones de dólares para trabajos ambientales vinculados con Yacyretá. ¿Esos 50 millones están incluidos en estos 130?

–No, son créditos paralelos. El BID los dio para viviendas y evaluación de impacto ambiental. Por otro lado, la provincia pide otro crédito para ir resolviendo algunos problemas.

–¿Va a haber algún tipo de tratamiento de aguas?

–El tema de las cloacas va a derivar necesariamente en una planta de tratamiento de efluentes cloacales. El crédito serviría también para esto. Pero el tema de agua lo maneja APOS, la entidad de agua potable de Misiones, que depende de Obras Públicas. El problema es que existe una superposición de competencias.

–¿Cuál es su mayor preocupación respecto de Yacyretá?

–En primer lugar, no va a alcanzar el tiempo para terminar las obras. Además va a cambiar completamente el ecosistema de la zona. El río va a perder su capacidad de depuración. Se van a ver afectados desde los peces hasta los seres humanos. Con el tiempo, el embalse se va a transformar en una cloaca a cielo abierto, si no se toman las previsiones necesarias.

El norte de la provincia de Misiones está viviendo, en este momento, una situación ambiental compleja. Desde hace unos meses las autoridades provinciales comenzaron la pavimentación de la ruta provincial 19 que atraviesa el Parque Provincial Urugua-í. Como si esto fuera poco, la secretaria de Recursos Naturales y Ambiente Humano, María Julia Alsogaray, y el gobernador misionero, Ramón Puerta, ambos confesos defensores de la selva, anunciaron la pavimentación de la ruta nacional 101. De ésta, 37 kilómetros se internan en el Parque Nacional Iguazú.

La pavimentación implicará la construcción de una banquina mínima, eso significa destruir una faja de selva que oscila entre los 60-80 metros de ancho total. Una ruta con estas características agravará el aislamiento de la fauna entre las dos porciones de selva remanente, además del impacto ecológico al que será sometido el ecosistema.

La idea de cementar la ruta 101 fue soplada al oído de María Julia por los vecinos brasileños, ya que las autoridades del Parque Nacional do Iguaçu, contrapartida limítrofe del P.N. argentino, decidieron, por el impacto ambiental que ya ha sufrido su P.N., cerrar dos tramos de los caminos internos y periféricos de ese parque.

Tal determinación trajo aparejado que localidades como Capanema y Planalto quedaran sin comunicación directa con Foz do Iguaçu. El transporte comercial, entre dichos puntos, encuentra como vía más corta cruzar a Puerto Iguazú y transitar por la 101, pasar por Almirante Brown y regresar a Brasil por un puente de inminente construcción. A diferencia de bordear, como lo realizan en la actualidad, el P.N. do Iguaçu, circular por la 101 le significaría un ahorro de 150 kilómetros.

Funcionarios del P.N. Iguazú le confiaron a este suplemento que "autoridades brasileñas le ofrecieron a María Julia Alsogaray asfaltar en forma gratuita los 37 kilómetros de la ruta 101 que cruza nuestro Parque Nacional". La intención de cementar una buena porción de selva misionera ya levantó, y no sólo en la provincia norteña, una considerable polvareda.

VIEJOS ERRORES REPETIDOS

Un error cometido históricamente, sigue siendo cotidiano. Se trata de la construcción de obras civiles de gran envergadura que ven potenciado su efecto negativo sobre el entorno natural debido a la falta de una visión integral de los elementos que entran en juego en la construcción y funcionamiento. Desde el punto de vista técnico esta propuesta se denomina evaluación de impacto ambiental que debe anteceder a toda obra de importancia para decidir si debe realizarse o no. En caso positivo deberá aconsejar sobre las medidas a tomar para minimizar el impacto negativo de la obra.

Emprendimientos tales como represas, canales hidráulicos, rutas, aeropuertos y hasta poblaciones fueron construidas sin este tipo de evaluación. Sus consecuencias negativas fueron sufridas tanto por los promotores de las obras como por la comunidad. Muchas veces estas consecuencias se veían agravadas porque afectaban directa o indirectamente a reservas naturales como parques nacionales o provinciales, donde la intervención humana debe restringirse al mínimo (sólo para efectuar vigilancia, extensión e investigación).

En algunos casos organizaciones conservacionistas o particulares eran los únicos que levantaban su voz de protesta para la anulación o modificación de estos proyectos, consiguiendo nulas o mínimas respuestas, aun cuando muchas de las instituciones que otorgaron los créditos para el financiamiento de las obras, exigían estudios de impacto ambiental y el destino de un porcentaje de esos fondos



MIGUEL RODRIGUEZ DA SILVA

MAS VALE PREVENIR

El subsecretario de Ecología de Misiones opina que la del Parque Iguazú debería ser "una ruta ecológica y no una común y corriente. Yo supongo que se tomarán las previsiones necesarias, pero ello está dentro del ámbito nacional".

Por Alejandra Folgarait, desde Posadas

¿Cuál es la posición de su secretaría respecto de la ruta 101 que atravesará el Parque Nacional Iguazú? ¿Han evaluado su impacto ambiental? ¿Cuál es el propósito de hacerla?

–La posición oficial es que la ruta es nacional, está dentro del parque y escapa a nuestras prerrogativas de intervención. De todos modos no nos desentendemos. Creo que debe hacerse un estudio de impacto ambiental. En las rutas comunes se trata de proteger al hombre para que se desplace lo mejor posible. En cambio, en las rutas que atraviesan un parque se trata de proteger a las especies vivas del lugar y quienes deben protegerlas son las personas que se desplazan por esas rutas. Hay que evitar las altas velocidades, los accidentes por cruces de animales. De acuerdo con lo que yo sé, en caso de asfaltar la ruta 101 no sería para transporte de carga ni camiones porque éstos serían derivados por la ruta 19, que ya está en construcción. La ruta 101 tendría finalidad turística y de dar la posibilidad de salir a colonos.

–¿No es un beneficio para los brasileños, que así se ahorrarán muchos kilómetros para llegar a Foz de Iguazú y además preservarán su propia reserva?

–Eso es una teorización. La ruta en sí ya está abierta, sólo habría que asfaltarla. El asfalto no debe ser más ancho de lo que tiene hoy la ruta (10 metros). Si uno parte del concepto de que va a ser una de las tantas rutas nacionales, que despejan el terreno en un ancho de 100 metros, se equivoca. Supongo que se tomarán las previsiones necesarias para que sea una ruta ecológica y no una común y corriente.

–Pero lo que se dice es que los principales beneficiados serán los brasileños, que de este modo evitan destruir su bosque.

–Bueno, los brasileños tenían una ruta que cruzaba su parque y la cerraron.

–¿Por qué?

–Dicen que para evitar la depredación. Pero todo depende del concepto con que uno haga la ruta. En la ruta 19 vamos a hacer controles de entrada y salida, para cuidar que no lleven armas ni animales muertos, y vamos a poner peaje. Porque hay que incorporar el concepto de que los parques deben ser autosustentables económicamente. Porque los ecosistemas no sobreviven si no se los respalda económicamente. Custodiándolos y manteniéndolos. Por ejemplo, está el Parque Mocona, que son mil hectáreas. La provincia ya adquirió otro predio que tiene 31.500 hectáreas y esto se suma al proyecto de la provincia de hacer una reserva de biosfera en la misma zona.

–Ya que menciona a este parque, ¿por qué no me cuenta sobre la pista de aterrizaje que van a construir en medio de esa zona virgen?

–Llegar al Parque Mocona es una odisea. Justamente ahora están crecidos todos los arroyos y aíslan completamente la zona. La pista se abre sobre espacios que son capueras (suelos depredados donde comienza a crecer vegetación nueva con malezas). Es decir, esos suelos ya fueron afectados hace años por maquinarias de Vialidad y obrajes. La decisión de hacer una pista (que por otra parte es corta: no más de 600 metros de largo y 60 de ancho) es para facilitar la comunicación. La pista sólo sirve para aviones de 7 u 8 pasajeros, no para Boeings.

–¿Se hizo alguna evaluación de impacto ambiental allí?

–Sí, se hizo una pequeña evaluación. Sólo se sacaron 12 árboles, el resto es capuera. El impacto ambiental no es grave, no hay que hacer un gran escándalo. Hay que fijarse más bien en que incorporamos 31.500 hectáreas al lado y hay el proyecto de otras 221 mil.

–Pero el objetivo es turístico.

–Sí, pero también solucionar problemas de comunicación. Los guardaparques ahora están aislados. Mocona como reserva sin salida económica le representa a la provincia un costo tremendo. Queremos recuperar zonas de la región sur con características ecológicas distintas, pero necesitamos medios económicos.

–¿Por qué no me cuenta algo del proyecto de poner aerosillas sobre las cataratas, que es muy comentado en la provincia?

–Lo desconozco. El que interviene es el secretario de Turismo.

–¿En qué situación se encuentran las obras de reasentamiento de las poblaciones humanas y animales que recibirán el impacto negativo de Yacyretá?

–Lo que sé es que ya se llama a licitación para el tema de rescate de fauna en Corrientes y en Paraguay. Aunque en Misiones el impacto es menor, queremos que algo se nos reconozca. Pedimos un área compensatoria que es el campo San Juan. Siempre se habló de que nos iban a dar 3 mil hectáreas. Nosotros pedimos 6 mil con límites naturales. Tenemos armado un proyecto de cría de animales silvestres, ya tenemos el predio, así que estamos pidiendo ahora respaldo económico como compensación por las inundaciones que vamos a tener. Pero lo vamos a hacer igual, aunque no nos den el dinero. También vamos a integrar una estación de piscicultura, para que la reproducción de especies nativas sirva a los pequeños productores de la zona.

–¿Cuándo comienzan las inundaciones en la zona urbana de Posadas?

–Cuando cierren la presa. Empiezan en el '94.

–¿Va a haber tiempo para hacer las obras de rescate y de infraestructura sanitarias?

–Creo que no. La reserva sí, porque las tierras están pero no hay tiempo para hacer el tratamiento de costas en la margen argentina para evitar que, al subir el agua, se creen bandos que pudran pastos, surjan vectores que afecten la salud de la población, etc.

–¿Están hechos los nuevos barrios para trasladar a toda la gente que se va a quedar sin casa?

–Se están entregando algunas viviendas, pero no son todas las que hacen falta. Faltan entre el 80 y el 90 por ciento de los trabajos de infraestructura. Por eso la provincia pidió al Banco Mundial 50 millones de dólares para hacer las cloacas de la ciudad de Posadas.

–El BID entregó esta semana 130 millones de dólares para trabajos ambientales vinculados con Yacyretá. ¿Esos 50 millones están incluidos en estos 130?

–No, son créditos paralelos. El BID los dio para viviendas y evaluación de impacto ambiental. Por otro lado, la provincia pide otro crédito para ir resolviendo algunos problemas.

–¿Va a haber algún tipo de tratamiento de aguas?

–El tema de las cloacas va a derivar necesariamente en una planta de tratamiento de efluentes cloacales. El crédito serviría también para esto. Pero el tema de agua lo maneja APOS, la entidad de agua potable de Misiones, que depende de Obras Públicas. El problema es que existe una superposición de competencias.

–¿Cuál es su mayor preocupación respecto de Yacyretá?

–En primer lugar, no va a alcanzar el tiempo para terminar las obras. Además va a cambiar completamente el ecosistema de la zona. El río va a perder su capacidad de depuración. Se van a ver afectados desde los peces hasta los seres humanos. Con el tiempo, el embalse se va a transformar en una cloaca a cielo abierto, si no se toman las previsiones necesarias.

PARQUE NACIONAL IGUAZU

CAMINO NEGRO

Pese a la existencia de recorridos alternativos que no afectarían el ecosistema del parque natural, la secretaria de Recursos Naturales y Medio Ambiente Humano decidió encarar la construcción del trazado por el medio de la zona protegida.

El norte de la provincia de Misiones está viviendo, en este momento, una situación ambiental compleja. Desde hace unos meses las autoridades provinciales comenzaron la pavimentación de la ruta provincial 19 que atraviesa el Parque Provincial Urugua-í. Como si esto fuera poco, la secretaria de Recursos Naturales y Ambiente Humano, María Julia Alsogaray, y el gobernador misionero, Ramón Puerta, ambos confesos defensores de la selva, anunciaron la pavimentación de la ruta nacional 101. De ésta, 37 kilómetros se internan en el Parque Nacional Iguazú.

La pavimentación implicará la construcción de una banquina mínima, eso significa destruir una faja de selva que oscila entre los 60-80 metros de ancho total. Una ruta con estas características agravará el aislamiento de la fauna entre las dos porciones de selva remanente, además del impacto ecológico al que será sometido el ecosistema.

La idea de cementar la ruta 101 fue soplada al oído de María Julia por los vecinos brasileños, ya que las autoridades del Parque Nacional do Iguaçu, contrapartida limítrofe del P.N. argentino, decidieron, por el impacto ambiental que ya ha sufrido su P.N., cerrar dos tramos de los caminos internos y periféricos de ese parque.

Tal determinación trajo aparejado que localidades como Capanema y Planalto quedaran sin comunicación directa con Foz do Iguaçu. El transporte comercial, entre dichos puntos, encuentra como vía más corta cruzar a Puerto Iguazú y transitar por la 101, pasar por Almirante Brown y regresar a Brasil por un puente de inminente construcción. A diferencia de bordear, como lo realizan en la actualidad, el P.N. do Iguaçu, circular por la 101 le significaría un ahorro de 150 kilómetros.

Funcionarios del P.N. Iguazú le confiaron a este suplemento que "autoridades brasileñas le ofrecieron a María Julia Alsogaray asfaltar en forma gratuita los 37 kilómetros de la ruta 101 que cruza nuestro Parque Nacional". La intención de cementar una buena porción de selva misionera ya levantó, y no sólo en la provincia norteña, una considerable polvareda.

VIEJOS ERRORES REPETIDOS

Un error cometido históricamente, sigue siendo cotidiano. Se trata de la construcción de obras civiles de gran envergadura que ven potenciado su efecto negativo sobre el entorno natural debido a la falta de una visión integral de los elementos que entran en juego en la construcción y funcionamiento. Desde el punto de vista técnico esta propuesta se denomina evaluación de impacto ambiental que debe anteceder a toda obra de importancia para decidir si debe realizarse o no. En caso positivo deberá aconsejar sobre las medidas a tomar para minimizar el impacto negativo de la obra.

Emprendimientos tales como represas, canales hidráulicos, rutas, aeropuertos y hasta poblaciones fueron construidas sin este tipo de evaluación. Sus consecuencias negativas fueron sufridas tanto por los promotores de las obras como por la comunidad. Muchas veces estas consecuencias se veían agravadas porque afectaban directa o indirectamente a reservas naturales como parques nacionales o provinciales, donde la intervención humana debe restringirse al mínimo (sólo para efectuar vigilancia, extensión e investigación).

En algunos casos organizaciones conservacionistas o particulares eran los únicos que levantaban su voz de protesta para la anulación o modificación de estos proyectos, consiguiendo nulas o mínimas respuestas, aun cuando muchas de las instituciones que otorgaron los créditos para el financiamiento de las obras, exigían estudios de impacto ambiental y el destino de un porcentaje de esos fondos para poder llevar a cabo las medidas preventivas correspondientes.

Si bien grupos ecológicos han puesto ya el "grito en el cielo" ante el proyecto de pavimentación de la ruta nacional 101, la magnitud que significará el cercenado de 37 kilómetros de ruta por los 80 metros de ancho (casi 10 hectáreas por kilómetro de ruta) lo da el análisis realizado por el director nacional de Areas Protegidas, Marcelo Canevari. El asfaltado de la selva misionera que cruza por el P.N. Iguazú aumentará el número de animales atropellados, que en la actualidad alcanza valores importantes. Se encuentra diariamente por lo menos un animal muerto a la vera de la ruta. En este cálculo no se tiene en cuenta los que escapan heridos o los que mueren ocultos en los matorrales.

También se destruiría parte de uno de los sectores más valiosos del parque: la porción de selva con magníficos ejemplares de palo rosa y palmitos, dos especies en peligro de extinción (el palo rosa ha sido declarado recientemente monumento natural por el gobierno provincial).

En su informe, Canevari también hace mención a la incompatibilidad existente entre el pavimentado de la ruta y el "grado de protección asignado al área (intangible) en la zonificación acordada por técnicos y autoridades de la Administración de Parques Nacionales (APN), el municipio de Iguazú y el gobierno de la provincia de Misiones en el plan de manejo para el P.N. Iguazú".

De llevarse a cabo el asfaltado de la ruta se afectará notablemente la intención de integrar el núcleo más importante de selva paranaense protegida, obtenida de la sumatoria de los parques nacionales do Iguaçu e Iguazú y los parques provinciales Urugua-í y Yacuy, hasta el momento interconectados.

Respaldando lo antedicho, y tal como lo contempla la resolución 2106/82 vigente de la APN, la construcción de rutas como la 101, en las que se prevé el cobro de peaje y por ende la edificación de otras obras que exceden la mera pavimentación, puede alterar el medio por los siguientes motivos: alteración inicial del drenaje (superficial y subterráneo); modificación del paisaje por desmontes, terraplenes, taludes y contrataludes, puentes, alcantarillas, túneles y viaductos, barreras, rellenos y canales de drenaje, estacionamiento y apartaderos, áreas de descanso y miradores. Además de la erosión del suelo, alteración de la cubierta vegetal, poniendo en peligro comunidades únicas o raras. El cementado también afectará directamente a la fauna en sus áreas de nidificación y en sus desplazamientos diarios, además de la consecuente contaminación sónica y química.

OBRA ALTERNATIVA

El Centro de Investigaciones Ecológicas Subtropicales (CIES), como el P.N. Iguazú y la casa central de la APN, además de manifestarse en contra del asfaltado de la ruta 101 impulsado por María Julia Alsogaray y Ramón Puerta, presentaron una alternativa del recorrido de la ruta para que, asfaltada o no, no afecte al P.N. declarado por la UNESCO Patrimonio Natural de la Humanidad. La misma consiste en un trazado que rodea por el exterior al P.N. Iguazú por el sur, coincidiendo a su vez con una divisoria natural de aguas, y luego por el este hasta la localidad de Cabure-í teniendo que atravesar, en este último tramo, al P.P. Urugua-í, pero en una porción muchísimo menor a los 37 kilómetros del parque nacional.

Esta propuesta se completa con el cambio de recorrido del acceso a Puerto Iguazú, que actualmente se realiza también a través del P.N. por la Ruta Nacional Nº 12. La nueva traza usaría un viejo camino ya abierto que corre al oeste y por fuera del P.N.

Otras ventajas de esta alternativa señaladas por la APN son: valorizar las tierras privadas por las que atravesaría la nueva ruta 101; promover que el turista que visita las Cataratas del Iguazú pase previamente por Puerto Iguazú, revitalizando así su alicaída veta turística; aliviar el tránsito por la ruta 12 dentro del P.N. usándola sólo los visitantes del parque; facilitar un mayor control y vigilancia dentro del P.N., ya que el tránsito de camiones con madera o palmitos es habitual dentro del parque nacional.

PARQUE PROVINCIAL URUGUA-I

La Ruta Provincial Nº 19 ha comenzado a asfaltarse pero no se tuvo en cuenta que parte de ella atraviesa el P.P. Urugua-í, y en vez de respetar el trazado original que posee la ruta de tierra decidieron cambiarlo principalmente en su último tramo, para lo cual tendrán que abrir la nueva traza a través de la selva virgen del parque, teniendo que voltear ejemplares arbóreos con un gran valor comercial (para la empresa constructora) y un incalculable valor ecológico dado los millones de años de evolución. El impacto ambiental del asfalto de la ruta 19 es similar al ya descripto en la 101. Cada kilómetro de selva desmontada se transforma (sumando la cinta asfáltica más la banquina) en 10 hectáreas de desolación y destrucción.

Las obras dentro del P.P. Urugua-í comenzaron hace varios meses y avanzaron hasta la mitad de su recorrido. Ante esta situación el Ministerio de Ecología y Recursos Naturales Renovables de Misiones acordó con Vialidad Provincial respetar algunas medidas como: la apertura de banquinas más angostas (8 a 12 metros cada una); la construcción de pasadizos para la fauna en los cauces de corrientes de agua; la unificación del trazado con la línea de tendido eléctrico (que en caso contrario acarrearía su desmonte correspondiente); y la selección de árboles a cortar en los bordes de la ruta. Además se acordó que la madera que se obtenga de estos desmontes se destine a la construcción de viviendas y destacamentos para los guardaparques de dicha reserva natural.

El Parque Provincial Urugua-í fue creado por una ley específica, a su vez enmarcada en otra acerca del Sistema Provincial de Areas Naturales Protegidas. La provincia de Misiones cuenta con el proyecto del Primer Código Ambiental del país.

La desobediencia a la legislación vigente sobre el P.P. Urugua-í y el pretendido asfaltado de la ruta 101 para beneficiar a los transportistas brasileños en pleno auge del Mercosur serán, en caso de no evitarse, nuevas heridas a nuestra selva.

"El pretendido asfaltado de la ruta 101 y la ya iniciada en el P.P. Urugua-í es una locura. Yo le puedo asegurar que la pavimentación de la 101 a los únicos que beneficiará es a los camioneros brasileños que acortarán en 150 kilómetros su recorrido", opinó el actual intendente del Parque Nacional Iguazú, Hugo Rossi.

Actualmente muere, por lo menos, un animal por día, si se pavimenta la ruta esto será una matanza", remató Rossi.

En la actualidad, de los animales que se encuentran muertos dentro del P.N. Iguazú el 51 por ciento son mamíferos, el 25,7 por ciento son reptiles y el 23 por ciento son aves. Esta cifra, de concretarse el emprendimiento de María Julia Alsogaray, podría, largamente, cuadruplicarse.

PARQUE NACIONAL IGUAZU

CAMINO NEGRO



Pese a la existencia de recorridos alternativos que no afectarían el ecosistema del parque natural, la secretaría de Recursos Naturales y Medio Ambiente Humano decidió encarar la construcción del trazado por el medio de la zona protegida.

para poder llevar a cabo las medidas preventivas correspondientes.

Si bien grupos ecológicos han puesto ya el "grito en el cielo" ante el proyecto de pavimentación de la ruta nacional 101, la magnitud que significará el cercenado de 37 kilómetros de ruta por los 80 metros de ancho (casi 10 hectáreas por kilómetro de ruta) lo da el análisis realizado por el director nacional de Areas Protegidas, Marcelo Canevari. El asfaltado de la selva misionera que cruza por el P.N. Iguazú aumentará el número de animales atropellados, que en la actualidad alcanza valores importantes. Se encuentra diariamente por lo menos un animal muerto a la vera de la ruta. En este cálculo no se tiene en cuenta los que escapan heridos o los que mueren ocultos en los matorrales.

También se destruiría parte de uno de los sectores más valiosos del parque: la porción de selva con magníficos ejemplares de palo rosa y palmitos, dos especies en peligro de extinción (el palo rosa ha sido declarado recientemente monumento natural por el gobierno provincial).

En su informe, Canevari también hace mención a la incompatibilidad existente entre el pavimentado de la ruta y el "grado de protección asignado al área (intangible) en la zonificación acordada por técnicos y autoridades de la Administración de Parques Nacionales (APN), el municipio de Iguazú y el gobierno de la provincia de Misiones en el plan de manejo para el P.N. Iguazú".

De llevarse a cabo el asfaltado de la ruta se afectará notablemente la intención de integrar el núcleo más importante de selva paranaense protegida, obtenida de la sumatoria de los parques nacionales do Iguaçu e Iguazú y los parques provinciales Urugua-í y Yacuy, hasta el momento interconectados.

Respaldando lo antedicho, y tal como lo contempla la resolución 2106/82 vigente de la APN, la construcción de rutas como la 101, en las que se prevé el cobro de peaje y por ende la edificación de otras obras que exceden la mera pavimentación, puede alterar el medio por los siguientes motivos: alteración inicial del drenaje (superficial y subterráneo); modificación del paisaje por desmontes, terraplenes, taludes y contrataludes, puentes, alcantarillas, túneles y viaductos, barreras, rellenos y canales de drenaje, estacionamiento y apartaderos, áreas de descanso y miradores. Además de la erosión del suelo, alteración de la cubierta vegetal, poniendo en peligro comunidades únicas o raras. El cementado también afectará directamente a la fauna en sus áreas de nidificación y en sus desplazamientos diarios, además de la consecuente contaminación sónica y química.

OBRA ALTERNATIVA

El Centro de Investigaciones Ecológicas Subtropicales (CIES), como el P.N. Iguazú y la casa central de la APN, además de manifestarse en contra del asfaltado de la ruta 101 impulsado por María Julia Alsogaray y Ramón Puerta, presentaron una alternativa del recorrido de la ruta para que, asfaltada o no, no afecte al P.N. declarado por la UNESCO Patrimonio Natural de la Humanidad. La misma consiste en un trazado que rodea por el exterior al P.N. Iguazú por el sur, coincidiendo a su vez con una divisoria natural de aguas, y luego por el este hasta la localidad de Cabure-í teniendo que atravesar, en este último tramo, al P.P. Urugua-í, pero en una porción muchísimo menor a los 37 kilómetros del parque nacional.

Esta propuesta se completa con el cambio de recorrido del acceso a Puerto Iguazú, que actualmente se realiza también a través del P.N. por la Ruta Nacional Nº 12. La nueva traza usaría un viejo camino ya abierto que corre al oeste y por fuera del P.N.

Otras ventajas de esta alternativa señaladas por la APN son: valorizar las tierras privadas por las que atravesaría la nueva ruta 101; promover que el turista que visita las Cataratas del Iguazú pase previamente por Puerto Iguazú, revitalizando así su alicaída veta turística; aliviar el tránsito por la ruta 12 dentro del P.N. usándola sólo los visitantes del parque; facilitar un mayor control y vigilancia dentro del P.N., ya que el tránsito de camiones con madera o palmitos es habitual dentro del parque nacional.

PARQUE PROVINCIAL URUGUA-I

La Ruta Provincial Nº 19 ha comenzado a asfaltarse pero no se tuvo en cuenta que parte de ella atraviesa el P.P. Urugua-í, y en vez de respetar el trazado original que posee la ruta de tierra decidieron cambiarlo principalmente en su último tramo, para lo cual tendrán que abrir la nueva traza a través de la selva virgen del parque, teniendo que voltear ejemplares arbóreos con un gran valor comercial (para la empresa constructora) y un incalculable valor ecológico dado los millones de años de evolución. El impacto ambiental del asfalto de la ruta 19 es similar al ya descripto en la 101. Cada kilómetro de selva desmontada se transforma (sumando la cinta asfáltica más la banquina) en 10 hectáreas de desolación y destrucción.

Las obras dentro del P.P. Urugua-í comenzaron hace varios meses y avanzaron hasta la mitad de su recorrido. Ante esta situación el Ministerio de Ecología y Recursos Naturales Renovables de Misiones acordó con Vialidad Provincial respetar algunas medidas como: la apertura de banquinas más angostas (8 a 12 metros cada una); la construcción de pasadizos para la fauna en los cauces de corrientes de agua; la unificación del trazado con la línea de tendido eléctrico (que en caso contrario acarrearía su desmonte correspondiente); y la selección de árboles a cortar en los bordes de la ruta. Además se acordó que la madera que se obtenga de estos desmontes se destine a la construcción de viviendas y destacamentos para los guardaparques de dicha reserva natural.

El Parque Provincial Urugua-í fue creado por una ley específica, a su vez enmarcada en otra acerca del Sistema Provincial de Areas Naturales Protegidas. La provincia de Misiones cuenta con el proyecto del Primer Código Ambiental del país.

La desobediencia a la legislación vigente sobre el P.P. Urugua-í y el pretendido asfaltado de la ruta 101 para beneficiar a los transportistas brasileños en pleno auge del Mercosur serán, en caso de no evitarse, nuevas heridas a nuestra selva.

"El pretendido asfaltado de la ruta 101 y la ya iniciada en el P.P. Urugua-í es una locura. Yo le puedo asegurar que la pavimentación de la 101 a los únicos que beneficiará es a los camioneros brasileños que acortarán en 150 kilómetros su recorrido", opinó el actual intendente del Parque Nacional Iguazú, Hugo Rossi.

Actualmente muere, por lo menos, un animal por día, si se pavimenta la ruta esto será una matanza", remató Rossi.

En la actualidad, de los animales que se encuentran muertos dentro del P.N. Iguazú el 51 por ciento son mamíferos, el 25,7 por ciento son reptiles y el 23 por ciento son aves. Esta cifra, de concretarse el emprendimiento de María Julia Alsogaray, podría, largamente, cuadruplicarse.

ECO PIBES

RECICLADO



Por Antonio Gutiérrez

Durante muchos siglos, la basura, tal como la entendemos hoy, no existía. Las sociedades reutilizaban prácticamente todos los recursos con los que contaban. Así, muebles, ropas y vehículos, entre otros objetos, pasaban de mano en mano en lo que se podría considerar como el comienzo histórico del reciclado. Pero, ¿qué es el reciclado?

Este proceso consiste en utilizar las materias primas que constituyen productos que ya no se usan, para fabricar otros nuevos. Entre sus ventajas, el reciclado permite un ahorro de energía y disminuye la cantidad de residuos que se producen.

En la vida cotidiana hay muchos ejemplos de aprovechamiento de residuos. Muchos encargados de edificios, por ejemplo, realizan una *recuperación previa* de materiales como papel, vidrio, cartón, telas o chatarra. También existen otras personas, llamadas cartoneros, que registran las bolsas de basura en busca de materiales para vender. Este proceso de "cirujeo" constituye el primer caso de reciclaje urbano.

También es posible disminuir la cantidad de basura mediante el llamado *preciclado*, que consiste en la selección, en especial de envases, que hacemos como consumidores al realizar las compras.

Según algunos estudios, la mayoría de los residuos urbanos pueden ser reciclados. Entre los materiales reciclables figuran los vidrios que, una vez convertidos en trozos, se mezclan y se funden para fabricar vidrio nuevo. También se pueden aprovechar alimentos sobrantes y fabricar, como lo hacen en la ciudad de Gálvez, en Santa Fe, un efectivo fertilizante hidrogenado llamado "compost" que recompone el estado de los suelos arenosos. Los envases metálicos y los plásticos en general no son reciclables. Pero las latas de aluminio, por ejemplo, sí pueden reciclarse; y algunas botellas de plástico "retornables" pueden ser reutilizadas luego de un proceso de lavado.

Cada día nos deshacemos de muchos materiales. Diarios viejos, juguetes rotos, ropas usadas, bolsas y todo lo que consideramos basura. Pero estos materiales son valiosos. El papel proviene de árboles; los plásticos, de petróleo, y las latas, de aluminio o estaño. Todos podemos ayudar a ahorrar estos recursos mediante el reciclado. En muchos países avanzados, gracias a la participación de los consumidores, esta práctica es un hábito diario.

Números

En la Argentina se recicla entre el 15 y el 20 por ciento del papel que se produce. Veamos el consumo de energía y de materias primas que se emplean para producir 1000 kg de papel.

En este proceso el papel nuevo se hace a partir del viejo. Si se recicla una tonelada de papel se pueden salvar unos 17 árboles. Hacerlo no es tan difícil.

Se necesitan: diarios viejos, una tela metálica (de mosquitero), paños absorbentes o trapo de piso, dos recipientes, licuadora, témperas (para colorear el papel), bolsa de plástico, algunos libros pesados.

Qué hacer: dejar los diarios en remojo en un recipiente con agua durante una noche. Al otro día, escurrir el agua y colocar el papel en trozos en la licuadora hasta que se convierta en una pasta. Ubicar la pasta en un recipiente y agregar agua. Mezclar. Ubicar la tela metálica en la mezcla y levantarla con una capa de pasta. Estirar el trapo de piso y colocar la tela (con la pasta hacia abajo). Presionar con fuerza y retirar la tela, dejando la pasta sobre el paño. Colocar otro trapo arriba y encima la bolsa de plástico. Finalmente, ubicar los libros sobre la bolsa. En pocas horas, la pasta se transforma en papel reciclado.

Materia prima	Papel primera calidad	Papel calidad media	Papel reciclado
Madera	2.385 kg	1.710 kg	Papel de descarte
H_2O	440.000 l	280.000 l	1.800 l
Energía	7.600 kw/h	4.750 kw/h	2.750 kw/h

Consumo de energía y materias primas para producir 1000 kg de papel.

Qué hacer

• Mantener los ojos bien abiertos al comprar. Todas nuestras compras tienen efectos sobre el ambiente. Por eso es importante comprar preciclando. Por ejemplo, las compras al por mayor son más baratas y requieren menos envases.

• Comprá preferentemente alimentos con envases de vidrio, que son fáciles de reciclar.

• Averiguá en tu municipalidad si existe algún proyecto de reciclado. Invitá a alguna autoridad a tu escuela a discutir el tema.

Los Recicladitos

Aventuras sin desperdicio

En el año 2088, el equilibrio ecológico del planeta se destruye irremediablemente. Tres científicos, logran viajar temporalmente hasta nuestros días. Y ahora, con unos cuantos años menos, inician una guerra verde contra las fuerzas contaminantes. Acompañalos en la última oportunidad que le queda a este planeta enfermo, que es es el único hogar que tenemos.











